

О важности резервных мощностей для перевозок пассажиров в транспортной системе крупнейшего города

Жорник В.В., Харьковская национальная академия городского хозяйства

Строительство метрополитенов в мегаполисах обусловлено высокими пассажиропотоками, при которых трамвайные, троллейбусные и автобусные маршруты городского пассажирского транспорта (ГПТ) не справляются с перевозками. Однако при переориентации основных пассажиропотоков на метрополитен важно обеспечить чёткую работу наземного транспорта, прежде всего, – рельсового.

Следует отметить, что метрополитен – один из самых надёжных видов ГПТ, однако сбои в его работе приводят к серьёзным трудностям для многих пассажиров. Причём современная практика показывает, что вопрос уязвимости метрополитенов – это ситуация, с которой может столкнуться любой мегаполис.

Учитывая необходимость выполнения значительных объёмов пассажирских перевозок, даже в условиях остановки метрополитена нужно предусматривать резерв ГПТ, который сможет служить адекватной временной заменой "подземным экспрессам". В качестве резервных путей необходимо адаптировать идущие параллельно железнодорожные и трамвайные линии, так как только рельсовый транспорт способен полноценно справляться с такими высокими объёмами перевозок.

В свою очередь, учитывая новую роль этих рельсовых магистралей, необходимо учесть ряд моментов.

1. Если резервная магистраль представлена железнодорожной веткой:
 - 1) возможность регулярного движения электропоездов;
 - 2) привязку остановочных пунктов к узлам метрополитена (места приложения труда, пересечения с наземными линиями ГПТ, перехватывающие паркинги и т.д.).
2. Если резервная магистраль представлена трамваем:
 - 1) наличие нескольких параллельных двухколейных линий (одна двухколейная линия трамвая примерно соответствует 50 % провозной способности линии метрополитена);
 - 2) необходимость модернизации трамвайных трасс (светофорное регулирование с обеспечением беспрепятственного пропуска трамвайных вагонов на пересечениях, перенос на обособленное полотно, другие меры по повышению эксплуатационной скорости);
 - 3) подвоз пассажиров к работающим линиям метрополитена с обеспечением равномерного распределения пассажиропотоков;
 - 4) возможность независимости от движения других трамвайных маршрутов.

Харьков может являться примером города, где уже сегодня есть предпосылки для реализации такого проекта резервирования

метрополитена другими видами рельсового транспорта. Это – один из четырёх украинских городов, который в 2012 году готовится принимать футбольный чемпионат Европы.

В качестве позитивной предпосылки следует отметить Холодногорско-Заводскую линию метрополитена, так как многие её станции расположены в непосредственной близости к железнодорожной линии, которая в свою очередь позволяет осуществлять подвоз пассажиров в двух важных направлениях: к станции "Харьков-Левада" (центр города) и к станции "Харьков-Пассажирский" (главный железнодорожный вокзал города).

Таким образом, в случае остановки Холодногорско-Заводской линии метрополитена, которая является основной городской пассажирской артерией, ведущей к футбольному стадиону "Металлист", транспортного коллапса удастся избежать, поскольку пассажиропоток линии метрополитена можно будет освоить железнодорожными электропоездами. Реализация предлагаемого проекта требует проведения мероприятий имеющих, в основном, организационный характер с минимумом капиталовложений.

Также стоит обратить внимание на Салтовскую линию метрополитена, которая обслуживает крупнейший в Украине жилой массив.

Изначально, при проектировке Салтовского жилого массива, учитывалось полное отсутствие железнодорожных линий в этом мега-районе. Следовательно, в качестве альтернативы Салтовской линии метрополитена выступал трамвай, развитость сети которого позволяла на 100% осваивать большой пассажиропоток метрополитена.

Однако в результате негативной тенденции искусственного уменьшения роли трамвая в перевозках образовался «дефицит» резервных пассажирских магистралей с высокой провозной способностью. Так, демонтирована линия по Харьковской набережной. В результате чего на 50% упала провозная способность трамвайной сети по направлению: «Салтовский жилой массив – центр города», которая сегодня представлена единственной магистральной линией по улице Академика Павлова. Поэтому, учитывая важность трамвая на Салтовском жилом массиве, предлагается восстановление трамвайной магистрали по Харьковской набережной, что позволит возродить полноценную систему резервирования для Салтовской линии метро.

Проектом предусмотрено два трамвайных маршрута:

1. Салтовский жилой массив – Харьковская набережная – центр города.
2. Салтовский жилой массив – улица Академика Павлова – пересечение Холодногорско-Заводской и Алексеевской линий метрополитена (стадион «Металлист»).

Возможность использования других трасс и видов ГПТ для резервирования Салтовскокой линии метрополитена резко ограничена, так как:

- 1) трамвайные линии по спуску Веснина (Журавлевский склон) и проспекту Тракторостроителей не соответствуют основным направлениям пассажирских корреспонденций, а также имеют участки сложного профиля, которые ограничивают пропускную способность;
- 2) троллейбусная сеть фактически представлена одной линией по проспекту 50-летия СССР с ответвлениями, провозная способность – 30-35 % по сравнению с трамвайной линией;
- 3) основной парк автобусов Харькова – малой и средней вместимости; их нельзя рассматривать в качестве адекватного средства резервирования метрополитена, при этом максимальная провозная способность автобусов не больше троллейбусной;
- 4) возможные нарушения движения в метрополитене побуждают к активному использованию населением личного автотранспорта, что приводит к росту числа и продолжительности заторов, а значит и к сбоям в работе троллейбусов и автобусов, которые движутся в общем транспортном потоке.

Таким образом, реализация предложений по развитию наземных видов рельсового транспорта, обладающих высокой провозной способностью, позволяет обеспечить надёжное функционирование транспортной системы города Харькова в целом.